CAPITULO I

1. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

1. 1 FUNDAMENTOS ECONOMICOS

El desarrollo económico del país se ha caracterizado por ser de corte tradicionista, muy arraigado a sus costumbres, sin embargo a raíz de la crisis económica mundial y de los problemas del alto precio de los combustibles y sus derivados poco a poco se fue creando una conciencia social proclive al cambio y a las innovaciones, defensora de los recursos naturales y del entorno.

Es por eso que el transporte masivo de pasajeros y carga se ha realizado básicamente en buses y camiones, unidades de pobre rendimiento en kilometraje por galón de combustible y altamente contaminantes. A causa de los bajos ingresos de la mayor parte de la población muy pocos han optado por la alternativa de transportarse por sus propios medios y son menos aún los que disponen de motocicletas, es por eso que la participación de éstas en el parque automotor nacional al momento es reducida.

Sin embargo este panorama está cambiando, hay una mayor conciencia en la protección del medio ambiente y sobre todo en el aspecto económico, es por eso que las personas y empresas han tomado a las motocicletas como un medio alternativo de transporte.

Es claro el ejemplo que las ensambladoras de autos han dejado en nuestra economía tal como la generación de empleo directo e indirecto, el ingreso de

divisas, inversión extranjera entre otros. Con toda seguridad el ensamblaje de motos tendrá los mismos efectos multiplicadores, tanto en la generación de empleo como en la creación de industrias conexas de abastecimiento de partes, piezas e insumos directos e indirectos que permiten una mayor integración de la producción nacional y sub-regional que es uno de los objetivos de la Comunidad Andina de Naciones así como la creación de puntos de servicio y atención al cliente a lo largo del territorio nacional.

1.1.1 VENTAJAS EN LA UTILIZACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS

Para el usuario final significa una mayor eficiencia la que se puede obtener con el uso de este medio de transporte ya que no les afecta los embotellamientos, permitiendoles llegar oportunamente a cualquier lugar, lográndo asi un ahorro considerable de tiempo y combustible.

Entre las mayores ventajas en la utilización de las motocicletas se puede citar las siguientes:

⇒ **Uso del suelo.-** Uno de los aspectos benéficos de la utilización de las motocicletas es el mejor aprovechamiento del suelo en el uso del área de estacionamiento, así como el disponible para la circulación vehicular que constituye un dolor de cabeza en las ciudades más grandes del territorio ecuatoriano. La motocicleta contribuye a reducir este problema, puesto que se requiere solo UN METRO cuadrado para parqueo frente a DOCE METROS que requiere un automóvil, tanto en casa como en el lugar de trabajo.

⇒ **Infraestructura vial.-** Los requerimientos de infraestructura vial de las motocicletas son mínimos puesto a que el ancho de vía necesaria para circulación de las motocicletas es reducido y podrían movilizarse prácticamente por todo terreno sin comprometerse con el tráfico citadino.

⇒ **Consumo energético.-** Altamente eficiente puesto que con un galón de combustible las motocicletas de bajo cilindraje (objeto de estudio) pueden rendir hasta 230 km. por galón, en tanto que un automóvil en el mejor de los casos con un galón llegaría a una distancia de 60 kms.

Cuadro No.01

TIPO TRANSPORTE	CILINDRAJE CC	COSTO USD C/GLN.	DURACION C/GLN	COSTO USD C/KM
Vehículo	1600.00	1.00	60.00 KM	0.017
Motocicleta Bajaj-Chetac	150.00	1.00	230.00 KM	0.004

Elaborado por los autores
Fuente: Dpto.Técnico MARESA

⇒ **Consumo de llantas y refacciones.-** Una motocicleta tiene la mitad de llantas que un automóvil y son menos costosas, al igual que las refacciones necesarias para un buen mantenimiento, por lo tanto existe un ahorro considerable en el consumo de estas partes.

Cuadro No.02

TIPO TRANSPORTE	No. LLANTAS	PRECIO UNIT. USD	PRECIO TOTAL USD	DURACION KM	COSTO USD/KM
Vehículo	4	50.00	200.00	50,000.00	0.004
MotocicletaBajaj-Chetac	2	28.00	56.00	28,000.00	0.001

Elaborado por los autores
Fuente: Dpto. Técnico MARESA

1.2 EVOLUCION Y ESTRUCTURA DEL PARQUE AUTOMOTOR

1.2.1 EVOLUCION

En el año de 1994 se observa el mayor crecimiento del parque automotor con un 15.49% de incremento con relación al año anterior, para los años de 1999 y 2000 debido a la crisis económica/financiera del país, las importaciones así como la producción nacional de este sector disminuyeron drásticamente al 2.03% y 2.20% respectivamente siendo el año 1999 el peor.

Para el año 2001 el sector automotor se recuperó notablemente incrementando su actividad en 8.59% con respecto al año anterior, información que se puede observar mediante el cuadro No.03 y su respectivo gráfico No.01

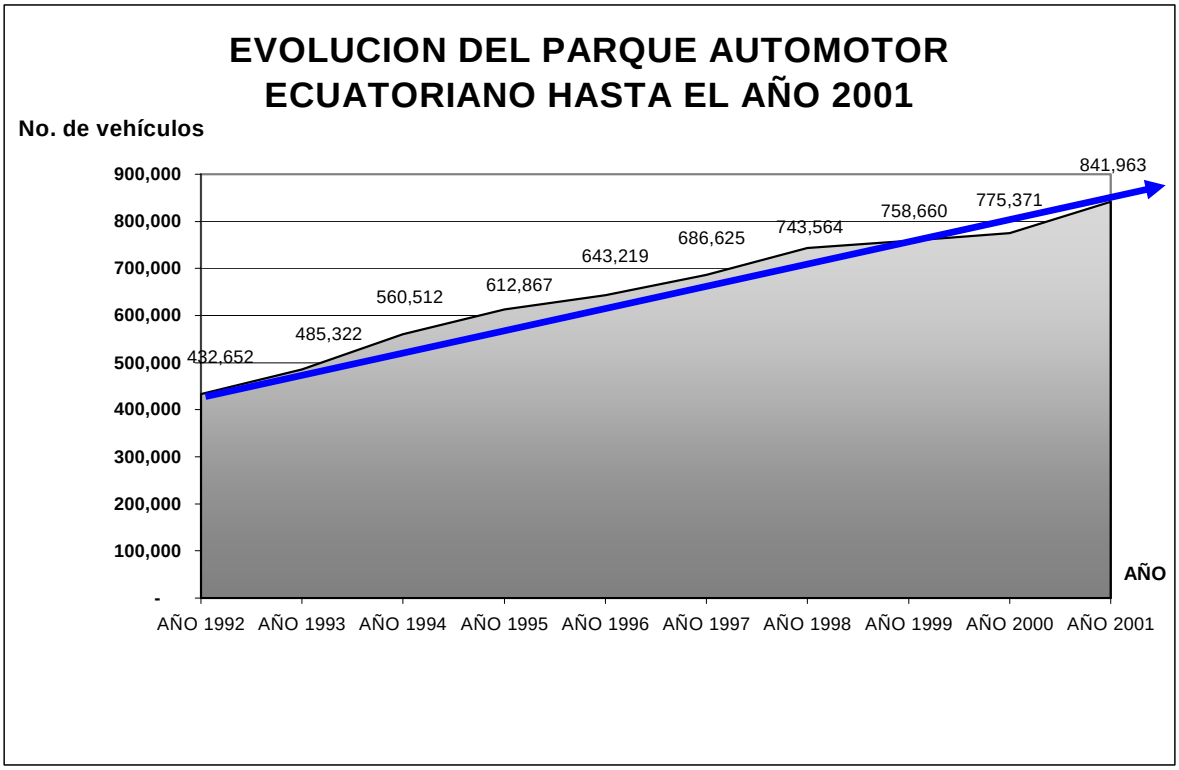
Cuadro No.03

EVOLUCION PARQUE AUTOMOTOR ECUATORIANO HASTA EL AÑO 2001

AÑOS	No. Vehículos	Tasa Crecimiento
1992	432,652	
1993	485,322	12.17%
1994	560,512	15.49%
1995	612,867	9.34%
1996	643,219	4.95%
1997	686,685	6.76%
1998	743,564	8.28%
1999	758,660	2.03%
2000	775,371	2.20%
2001	841,963	8.59%

Elaborado por los autores
Fuente: AEADI

Gráfico 01



Elaborado por los autores
Fuente: AEADI

1.2.2 ESTRUCTURA

Según el cuadro No. 04 se puede observar que el parque automotor al año 2001 se encuentra constituido por 841.963 unidades, de los cuales los automóviles/station w. y las camionetas predominan en el parque automotor con un 40.21% y 28.59% respectivamente.

En el país la industria nacional ha ensamblado 193.923 unidades frente a 648.040 que han sido importadas para satisfacer la demanda interna.

Cuadro No. 04

EXTRUCTURA DEL PARQUE AUTOMOTOR AL AÑO 2001

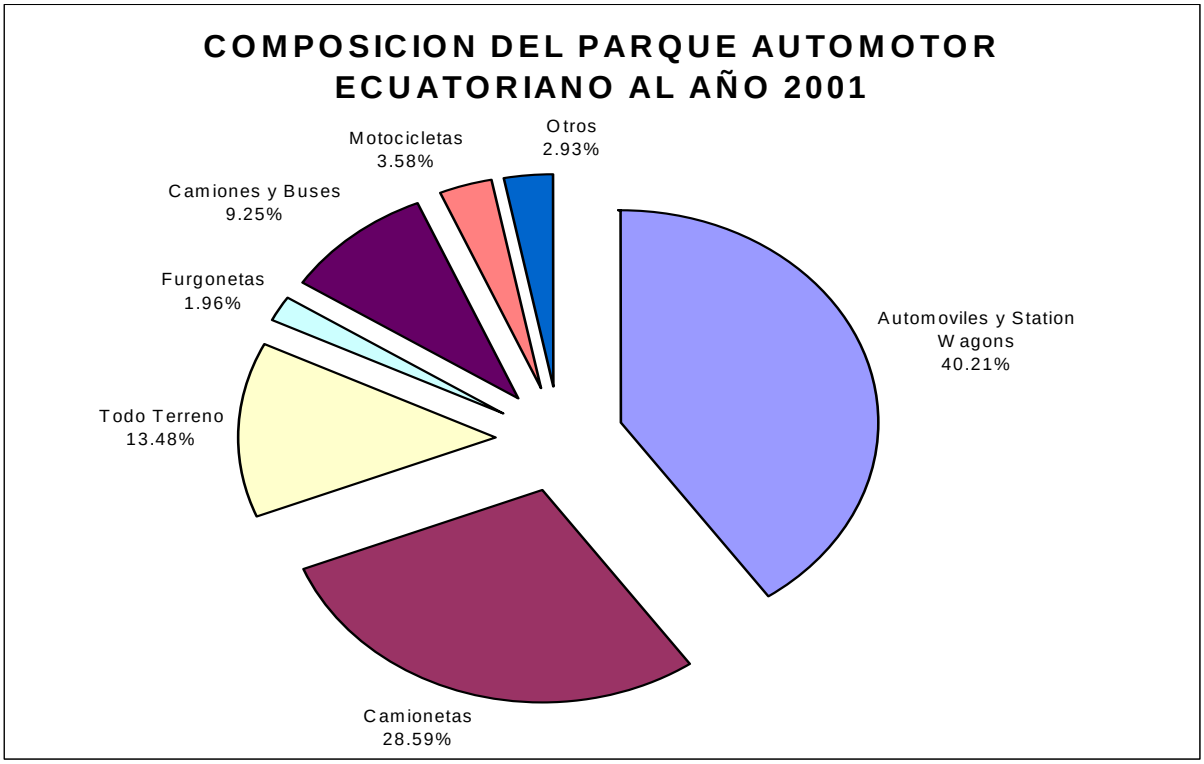
TIPO	NACIONAL	IMPORTADOS	TOTAL	%
AUTOMOVILES Y STATION W.	75026	263497	338523	40.21%
CAMIONETAS	73229	167503	240732	28.59%
TODO TERRENO	44928	68567	113495	13.48%
CAMIONES Y BUSES	740	77161	77901	9.25%
MOTOCICLETAS	0	30147	30147	3.58%
OTROS **(*)**	0	24638	24638	2.93%
FURGONETAS	0	16527	16527	1.96%
TOTALES	**193923**	**648040**	**841963**	**100%**

Elaborado por los autores

Fuente: AEADI

(*) El tipo otros se refiere a ambulancias, motobombas, vehículos bomba, tanqueros o cualquier vehículo que haya sido importado o ensamblado para cumplir un tipo de trabajo especializado y por lo tanto está equipado con accesorios y elementos no convencionales.

Gráfico 02



Elaborado por los autores

Fuente: AEADI

1.2.3 SITUACION MOTOCICLETAS

En el gráfico No. 02 se puede observar que las motocicletas objeto del estudio ocupan el 5to. lugar en la estructura del parque automotor con 30.147 unidades, es decir, el 3.58% del sector, es importante recalcar que hasta el año 2001 no se han ensamblado motocicletas que hayan cumplido con los R.E.O. (Requisitos Específicos de Origen), por esta razón no es posible clasificarlos como de producción nacional.

En el Ecuador no existe una tradición en el uso de motocicletas, siendo una sociedad en vías de desarrollo mas bien se lo considera un artículo suntuario, es por ello que la oferta y la demanda se han mantenido con una mediana elasticidad. La oferta hasta el año de 1998 ha sido atendida básicamente por importaciones de motocicletas en CBU provenientes del Asia, a partir del año 1999 hasta la actualidad Colombia a incursionado en el mercado de motocicletas ecuatoriano. La actividad del ensamblaje de CKD hasta el presente año se ha venido realizando de manera artesanal de bajo volúmen.

1.3 DEMANDA ACTUAL Y PERSPECTIVAS FUTURAS

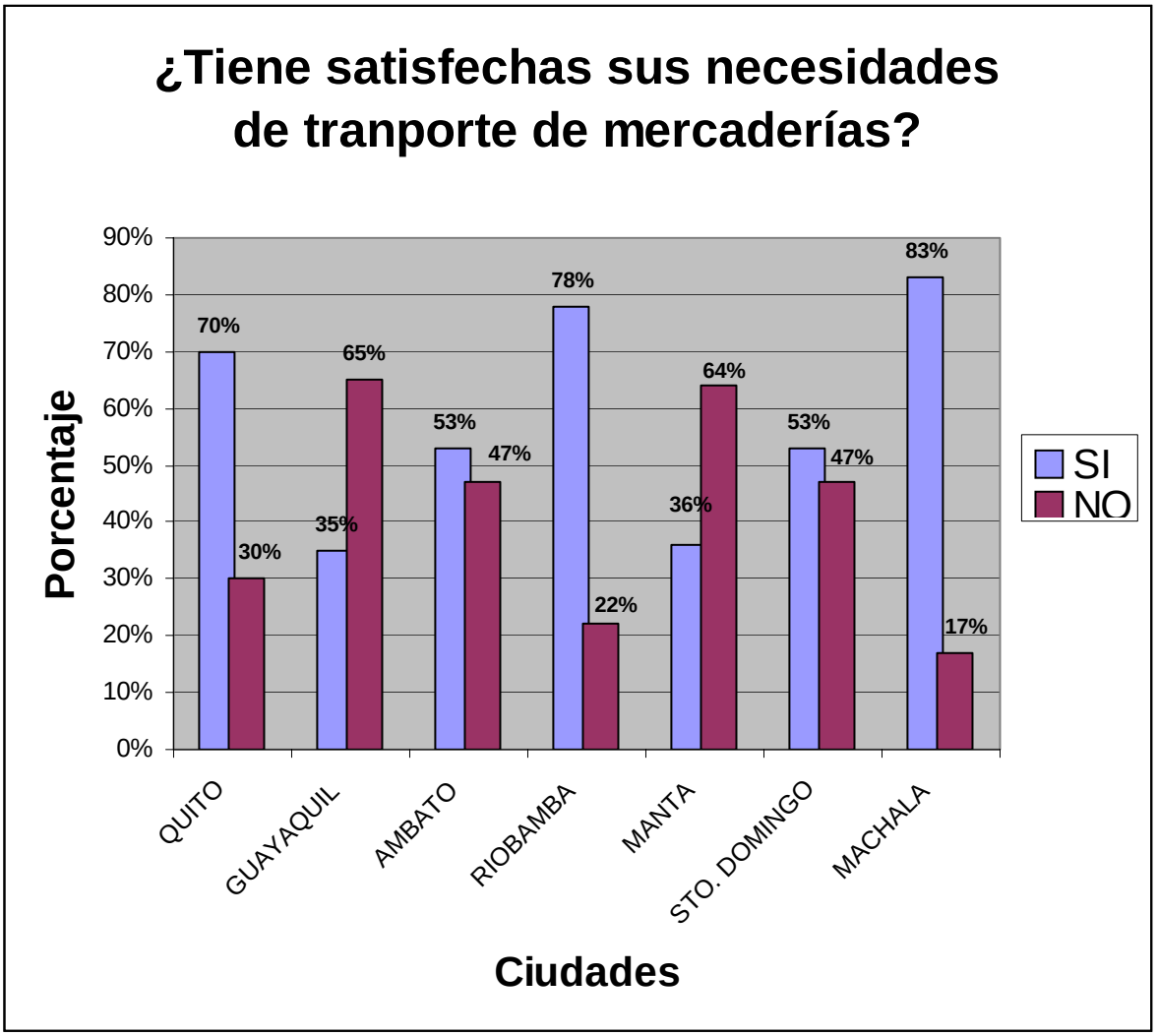
En este proyecto se tomó como base la investigación de mercado realizado por la empresa Market "El Mercado de las Motocicletas de Bajo Cilindraje", el mismo que fué elaborado con el siguiente diseño muestral:

Cuadro No.05

CIUDAD	MUESTRA
Quito	320
Guayaquil	320
Ambato	280
Riobamba	280
Manta-Portoviejo	280
Sto. Domingo	280
Machala	280

En este estudio se puede observar que existen necesidades insatisfechas de transporte en general en todas las ciudades, por lo tanto la alternativa de utilizar una motocicleta es gratamente recibida sobre todo en las ciudades de la costa en especial la ciudad de Guayaquil con un 65% de la población insatisfecha.

Gráfico 03



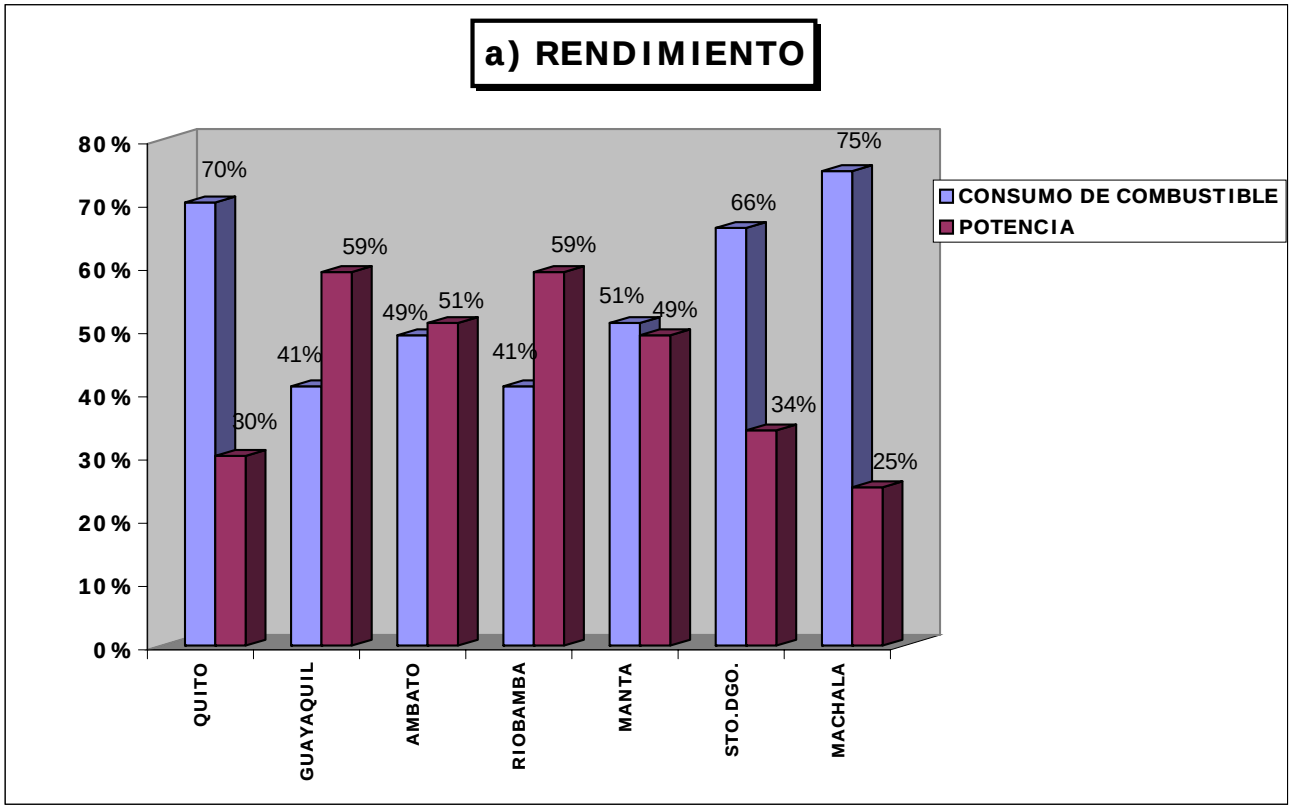
Elaborado por los autores

Fuente: Market

El consumidor final también registra una buena aceptación de la motocicleta para el transporte de materiales y mercaderías en general, entre los aspectos que analiza previa adquisición de una motocicleta son fundamentalmente:

a) Rendimiento
b) Repuestos

Gráfico 04



Elaborado por los autores

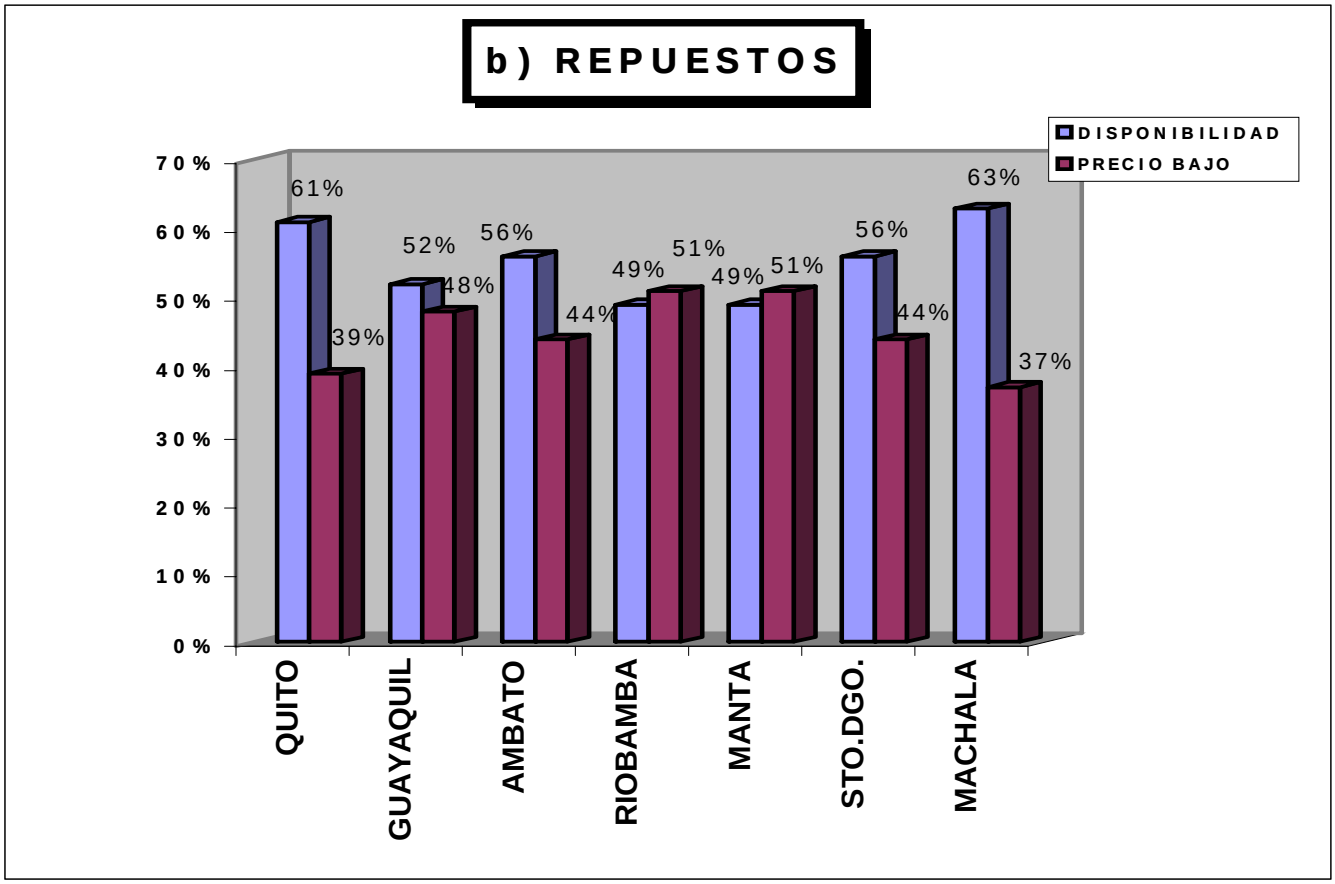
Fuente: Market

El gráfico 04 demuestra que para la adquisición de una motocicleta el aspecto que inflluye en la decisión de compra es el consumo de combustible antes que la potencia que puede brindar la motocicleta, debido a que la

motocicleta consume muy poco combustible y por tal motivo su potencia es relativamente baja.

En la ciudad de Machala el 75% de los consumidores finales comprarían una motocicleta tomando en cuenta el bajo consumo de combustible antes que la potencia que ésta pueda ofrecer, mientras que en las ciudades de Riobamba y Guayaquil al 59% les interesa mas la potencia que el consumo de combustible.

Grafico 05



Elaborado por los autores

Fuente Market

En el gráfico 05 se puede observar que en la mayoría de las ciudades los consumidores finales para adquirir una motocicleta se fijan en la disponibilidad de repuestos antes que en el precio de los mismos.

En las ciudades de Riobamba y Manta el bajo precio de los repuestos influyen más que la disponibilidad de éstos.

1.4 GENERACION DE EMPLEO

De manera directa se generarán plazas de trabajo en la parte operativa y administrativa, de igual manera indirectamente el proyecto incentivará la generación de oportunidades de trabajo en labores conexas como la distribución, el servicio post-ventas de repuestos y refacciones, talleres de mantenimiento y reparación, etc., así como empresas que proveerán diversos materiales e insumos de acuerdo con la programación de integración de partes y piezas nacionales y subregionales.

1.5 VALOR AGREGADO DEL PROYECTO

1.5.1. INTEGRACION DE AUTOPARTES Y/O MATERIALES NACIONALES Y SUBREGIONALES.

A efectos de alcanzar niveles de integración que permita incrementar el Valor Agregado Nacional al producto, el programa de integración nacional y regional de partes y piezas que se efectuará en el proyecto, se compone de la siguiente manera:

- **INDUSTRIA NACIONAL**

a) **Pintura y solventes**

Las mismas que se utilizarán en el pintado de las siguientes partes y piezas: chasis, soporte sillín, soporte horquilla, soporte faro, tapa horquilla, reposapiés izquierdo y derecho, gato central, parrilla trasera.

b) **Instructivos y calcomanías**

Los instructivos y calcomanías se refiere a: manual del propietario, calcomanías decorativas, calcomanías grifo, calcomanías de advertencia, calcomanías de instrucción del desagüe.

c) Componentes

Los componentes nacionales a integrarse son:

- Sillín espuma
- Forrado caucho
- Caucho reposapiés del pasajero y otros.

- **INDUSTRIA SUBREGIONAL**

Componentes

La industria Colombiana al momento se encuentra en capacidad de abastecer los siguientes componentes:

- Llantas
- Barras de torsión
- Gato central
- Eje bisagra
- Eje amortiguadores
- Tanque de gasolina
- Zapatas de frenos
- Tarro premezcla

1.6 MECANISMO DE INTEGRACION SUBREGIONAL (C.A.N.)

El mecanismo de integración subregional a aplicarse en este proyecto será la "**Resolución 366 de Los Requisitos Específicos de Origen para Motocicletas"** del Acuerdo de Cartagena publicado en la ciudad de Lima el 15 de marzo del 2000 basado en el Acuerdo de Cartagena y su Decisión 416 "Normas Especiales para la Calificación y Certificación de Origen de las Mercaderías" publicado el 30 de julio de 1997 en Lima-Perú.

La Resolución 366 en el artículo 1 resuelve **"**Fijar como Requisito Específico de Origen para las motocicletas sin sidecar de las subpartidas NANDINA 8711.10.00, 8711.20.00 y 8711.30.00, la condición de que el valor CIF de los materiales importados de terceros países incorporados en el ensamble o montaje no exceda el 65% del valor FOB de la motocicleta. En el caso de Bolivia y

Ecuador, el valor CIF de dichos materiales no podrá exceder el 70% del valor FOB de la motocicleta**”**[1].

Anexo 01.

La decisión 416 adopta las normas especiales para la clasificación y certificación del origen del universo de las mercancias comprendidas en la NANDINA, aplicables al comercio en el mercado ampliado de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena que actualmente es la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

Anexo 02.

[1] Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Año XVI Número 543, Lima 15 de marzo del 2000 Pág. 2.